



Matkaveneilyvalmennus

Venematkaa harkittaessa...

Perusolemus

***Pitkän venematkan perusolemus on siinä,
että lyhyen ajan sisällä venettä käytetään
useata normaalia veneilykautta vastaava määrä.***

Tämä asia on huomioitava kaikkien asioiden suhteen. Se heijastuu veneen toimintaan ja kestävyYTEEN, kustannuksiin ja ennen kaikkea miehistön suorituskykyyn. Jos veneen vuotuinen normaali käyttömäärä on 50 tuntia, saavutetaan tämä jo ennen kuin Ruotsin saaristo on sivuutettu.

Veneen tulee olla sellaisessa kunnossa ja huoltotilassa, että usean kesän ajomäärä voidaan ajaa loman aikana. Talouden tulee kestää matkasta seuraavat käyttökustannukset. Mutta ennen kaikkea tulee henkilöstön olla motivoitunut ja tavoitteen taakse sitoutunut, että matka myös toteutuu.

Pitkä venematka ei ole sankarillista (eikä raukkamaista) meren tai sääolojen uhmaamista. Sen suorittaminen ei myöskään kuvasta tekijänsä muista poikkeavaa varallisuutta tai veneen poikkeuksellisen hienoa laatua tai varustelua.

Kyseessä ei ole yleisölaji, sivulliset eivät kannusta eikä kunta anna tonttia palkaksi. Kaikki, minkä matkaveneilyllä voi saavuttaa, saadaan henkilökohtaisena kokemukseksi ja onnistumisen ilona tavalla, jota vain itse voi arvostaa. Jos oma arvostus puuttuu, ei laji ole sinua varten.

Matkakohteen valinta

Kohde on usein haasteellinen määränpää, jossa käymisellä ei sinänsä ole suurta merkitystä. Jokaiseen paikkaan pääsee sekä nopeammin, helpommin, että halvemmalla jollain muulla kulkuneuvolla kuin veneellä. Venematkan tarkoitus ei yleensä ole tapahtumat perillä vaan matkan teko sinne. Veneilijälle on tärkeintä matkan suoritus eikä perillä olo.

Jos määränpää on täysin avoin, on matkoilla kuitenkin tapana tyytyä. Pieni itsensä kirittäminen voi olla eduksi, mutta moni on luhistunut raudanlujan “täytyy -tavoitteen” edessä.

Millaisella miehistöllä?

Mikä on miehistön minimikoko ja pätevyys? Voiko mukaan ottaa matkustajia, lapsia, sellaisia, jotka eivät osaa ajaa venettä? Ehdotonta vastausta kysymykseen ei ole.

Pitkiä matkoja on tehty suurilla porukoilla ja yksin. Yleinen miehistön kokoonpano on perhe tai pariskunta, mutta lukuisia muita kombinaatioita on tavattu sekä onnistuneiden, että niiden muiden joukosta.

Usean viikon asuminen yhdessä ahtaissa oloissa kysyy ihmisiltä eniten kestävyyttä. Tämän asian tulee olla kunnossa sillä asia tuskin paranee matkan aikana. Se, miksi asia onnistuu, ei ole yksiselitteinen ja onnistunut lopputulos voidaan saavuttaa useasta eri lähtökohdasta. Avioliitto ei muodosta immuniteettia epäonnistumiselle.

Yleinen miehistön kokoonpano on perhe tai pariskunta, mutta lukuisia muita kombinaatioita on tavattu sekä onnistuneiden, että niiden muiden joukosta. Oleellisinta on osallistujien halu ottaa osaa matkaan eikä niinkään itse kunkin mahdollinen panos matkan suorituksessa. Ylimääräistä miehistöä ei tarvita kannelle sen vuoksi, että ollaan vierailta vesillä. Mutta omalla miehistöllä olisi asioiden syytä sujua matkalla kuten kotonakin.

Yksin

Yksin veneilevän vastaava haaste on tulla toimeen itsensä kanssa. Vaikka fyysinen suoritus onnistuu, ei aina ole varmaa, että yksinäinen ihminen hallitsee yksinäisyytensä, joka kasvaa erakkomaisiin mittoihin pitkällä venematkoilla. Tämä on yksin veneilevän suurin haaste.

Veneen hallinta kaukana kotoa ei periaatteessa poikkea lähivesistä. Yksin kuljettaessa on vain hallittava yksin se, mihin muuten tarvitaan muita. Yksin liikkuvan on paremmin osattava varautua tulevaan, valmistella matkan eri vaiheet ennakoita. Etäisyys kotirantaan ei tee tähän muutosta.

Mitä pitää osata?

Miehityskysymys perustuu muihin asioihin, kuin laajaan merenkululliseen pätevyyteen tai muuhun osaamiseen. Merenkulullinen pätevyys on luonnollisesti tarpeen. Merenkulun perusteiden hallinta samoin kuin sääntöjen tuntemus tarvitaan. Ilman niitä on turhaa edes yrittää. Osaamisen tasoksi riittää kuitenkin sama, millä kyetään liikkumaan vaikeissa oloissa omilla vesillämme käyttäen aikaisemmin kokemattomia väyliä ja ylittäen avoimia selkävesiä ilman kiintomerkkejä. Liikenne on eräillä alueilla vilkasta josta syytä on meriteiden sääntöjen aktiivinen hallinta tärkeitä.

Veneen käsittelytaitoa tarvitaan normaalin satamatoiminnan ja vastaavan tarpeisiin.

Teknistä ymmärrystä tarvitaan etenkin siinä vaiheessa, jos jokin ei toimi kuten pitäisi. Useimmissa ongelmatilanteissa selvittää eteenpäin omin voimin tehdyn korjauksen tai tilapäiskorjauksen voimin.

Ongelmatilanteita syntyy todennäköisemmin pitkällä matkalla kuin silloin, jos vene makaa käyttämättömänä kotisatamassa. Siksi on hyvä hallita yksinkertaiset tilanteet. Pienempiä korjauksia ja säätöjä saatetaan tehdä itse ja jopa ajossakin, mutta suuremmissa asioissa on eduksi, jos kykenee tunnistamaan ongelman ja sen perusteella määrittää tarvittavan tuen esimerkiksi korjaamisessa tai varaosan muodossa. Huoltohenkilön saattaa joutua hakemaan pitkän matkan takaa joten olisi hyvä voida kertoa etukäteen, millainen tehtävä häntä odottaa. Matkalla venettä ei ole varaa jättää muutamaksi viikoksi käyttämättä kuten kenties kotona tehtäisiin. Matkan tulee jatkua.

Aina ollaan kotivesillä

Pitkälläkin venematalla kuljetaan aina jonkun kotivesillä - näin ainakin Euroopan alueella. Joka paikassa on satamia, joissa on veneilijöitä, jotka pitävät juuri näitä vesiä muita vesiä parempina - kuten sinä itsekin omia kotivesiäsi. Käsitys siitä, että muualla olisi veneily ylipääsemättömän vaikeata tai vaarallista ei pidä paikkansa. Mutta vieraat vedet ovat erilaisia ja niihin pitää suhtautua kunnioituksella. Normaali hyvä veneilytapa, varovaisuus ja sääolojen kunnioitus riittää oudoillakin seuduilla.

Veneilytavat ovat eri paikoissa erilaisia. Tämä syntyy luonnonolojen ja yhteiskunnan erilaisuudesta. Mm loppuu veneiden kiinnittäminen perä ankkurissa ja keula maihin jossain Itämeren puolivälissä. Siitä eteenpäin kiinnitetään vene satamassa olevaan laituriin – joskus jopa kyljittäin useampi vene vierekkäin. Vain saaristossa voidaan käyttää luonnonsatamia.

On usein viisasta kysellä satamissa neuvoja seuraavan päivän etappia varten - etenkin jos sää alkaa heiketä.

Veneistä

Eri alueilla käytetään hieman erilaisia veneitä. Tämä ei tarkoita, etteikö vieraalla voisi olla omalle alueelleen tyypillinen vene, kunhan ottaa huomioon veneen rajoitukset. Saaristomaissa käytetään usein kevyempiä ja nopeampia veneitä kuin avoimilla rannoilla.

Veneen ei tarvitse olla poikkeuksellisen suuri eikä kallis – komeasta puhumattakaan. Mutta sen tulee olla kunnossa.

Suomalainen matkavene soveltuu matkaveneeksi myös vierailta vesillä.

Matkasuunnitelma ja kartat

Kuukauden matkaa ei voi suunnitella etukäteen - se syntyy tehdessä. Matkan päälinjat ja tavoite varasuunnitelmiseen tulee kuitenkin selvittää köysien irrottamiseen mennessä. Tuulen ja mielihalujen mukaan ajelehtimalla ei matka toteudu.

On kuitenkin tarpeetonta tehdä etukäteen tarkkoja tulevan loman etappisuunnitelmia ja aikatauluja. Yksikin kovatuulisempi päivä tai muu hidaste kaataa koko suunnitelman. Tulee sitä vastoin perehdyttää itsensä tulevan loman veneily-ympäristöön mm karttojen, satamakirjojen, matkakertomusten ja vastaavien avulla. On parempi perehtyä kokonaisuuksiin ja yleistietoon kuin laskea kompassisuunnat tai reittipisteet valmiiksi matkareitille, joka todennäköisesti ei kuitenkaan toteudu juuri sillä tavalla.

Merikartta on nykyaikaisen merenkulun perusta ja välttämättömyys. Periaatteessa ei ole pakollista ostaa kaikki kartat kotoa, vaan niitä voi hankkia myös matkan varrelta. Satamien karttamyyneissä ei kuitenkaan välttämättä ole muita karttoja kuin se paikallinen ja matkaveneilijä joutuu näin ollen tukeutumaan alan harvoihin erikoisliikkeisiin myös matkalla. Parhaiten löytää karttoja suurista satamakaupungeista ja suurten laivojen kulkupaikoista kuten Kielin kanavan suulta.

Karttojen ostamisessa ennen lähtöä on sekin hyöty, että niihin voi tutustua etukäteen. Ostettiinpa kartat mistä hyvänsä, ei vierailta vesillä tule kulkea metriäkään ilman, että veneessä on kyseisen alueen kartta.

Karttojen lisäksi on eduksi hankkia satamakirja tai muita satamien sisääntuloja kuvaavia oppaita. Varsinkin pienten satamien sisääntulo käy huonosti ilmi suurimittakaavaisesta merikartasta ja hommaan saattaa liittyä tarkasti otettavia mutkia.

On myös tarjolla kaupallisia satamaoppaita ja vastaavia. Näiden ensisijainen tavoite on mainostaa maksullisia palvelusatamia ja monesti niiden anti sataman sisäänajon suhteen on rajallinen. Oppaista voi olla hyötyä arvioitaessa eri satamien palvelutasoa ja jopa maksuja.

Saariston suoja ja sen loppuminen

Suomen ja Ruotsin rannikot ovat osittain saariston suojaamia. Muualla on avoin rannikko, joka muuttaa veneilyn luonteeltaan erilaiseksi. Se ei tee veneilystä mahdotonta, mutta edellyttää toisenlaista suhtautumista asiaan.

Eteneminen on etenemistä satamasta toiseen. Välille ei voi pysähtyä sillä suojapaikkoja ei ole. Tämä on suuri ero suomalaiseen veneilyyn, mutta vähäinen ero yleismaailmalliseen.

Saaristo vapaine kiinnityspaikkoineen loppuu Öölannin tasalla. Tämän jälkeen on pääsääntöisesti avointa rannikkoa vaikka Oskarshamnin ja Karlskronan alueilla onkin omat saaristovyöhykkeensä.

Rannikolla on merkitystä sillä mistä suunnasta rantaan nähden tuulee. Myös vähäinen virta vaikuttaa aallokkoon yhdessä tuulen kanssa.

Mereltä tuleva aallokko jyrkkenee pahaksi juuri ennen rantaa. On viisaampaa kulkea ulompana ja saada aallokko loivempana. Etäisyyttä tarvitaan muutama maili. Maatuu- lla on aallokko suojaista vain 1 – 2 mailia rannasta. Tällä etäisyydellä voi olla matalaa, joten aina ei tätä voida käyttää hyväksi.

Vieraat satamat

Satamapaikka on useimmiten maksullinen. Hintaan kuuluu sitä vastoin yleensä satamarauha, pesutilat ja eräitä muita palveluja. Sähkö on joskus maksullista. Tuulipäivänä maksaa pelkästä kivimuuristakin ihan mielellään. Ahtaus on sen sijaan aina kylkiäisenä, sillä ruoppaamalla tehdyt ja aallonmurtajalla suojatut satamat eivät ole liian suuria.

Matkakassaan kannattaa budjetoida vaikkapa 20 € jokaista yöpymistä varten. Hinnat vaihtelevat silti aika tavalla.

Satamaan menoa ei tarvitse pelätä. Vastaanotto on yleensä hyvin ystävällistä ja palvelevaa oltiinpa missä maassa tahansa.

Kielitaito

Ei tietenkään olisi pahasta osata kaikkia matkan varrelle sattuvia kieliä. Mutta kohtalaisella tai edes auttavalla ruotsilla tai englannilla pärjää käytännössä oikein hyvin.

Tiedetään jopa täysin ummikkojen suomalaisten käyneen Saksassa saakka. Kyllä asiat tulevat selviksi jos kaksi ihmistä haluaa ymmärtää toisiaan. Kielitaito ei ole kynnysky- symys matkalle lähtemiseksi.

Onko muualla aina myrsky?

Ei ole. Jos olisi, siellä ei veneiltäisi. Kesällä on keli kesäinen koko Itämeren alueella. Muistettava on kuitenkin se, että saariston puuttuminen tekee rannikosta suojattomamman. Täällä noudatettuja tuulirajoja kannattaa merkittävästi alentaa. Käytännössä on yli 10 m/s jo melkoinen tuuli veneelle kuin veneelle ja vastaa ankaruudeltaan ehkäpä 15 m/s saaristossamme. Tuulipäivinä ollaan satamassa kiinni ja tutustutaan paikkakuntaan. Tämä on nöyrästi opeteltava taito.

Säätiedot saadaan satamista, VHF:llä, tavallisella radiolla ja netistä. Netti on nykyään kilpailtu jolloin eri firmojen säätiedotukset saattavat poiketa toisistaan. Poikkeamien suuruus on kuitenkin samaa suuruusluokkaa kuin ennusteiden paikkansa pitävyys muutenkin.

Ainakin länsi- ja etelärannan VHF sääpalvelu kestää hyvin vertailun Suomen kanssa. Itärannalla on havaittu englannin kielen joskus olevan vaikeaselkoisempaa.

Joka tapauksessa tulee aikatauluun jättää selvästi varapäiviä sääolojen varalta. Avoi- milla rannoilla ei niin vain “luiskahdeta” suojaista suojaan.

Merirosvot

Näitä voi olla satamissa, mutta ei Itämerellä. Satamissa on rosvon kohtaamisen todennäköisyys sitä suurempi, mitä “yllyttävämmin” itse esiintyy. Tilanne ei siis ole sen kummempi kuin muussa matkailussa. Vene kannattaa kuitenkin lukita ennen poistumista, vaikka ainakin länsimaissa veneilijät ovat pääsääntöisesti yhtä lojaaleja toistensa omaisuuden suhteen kuin Suomessakin.

Päätelmä

Pitkän venematkan suorittaminen on vaativa teko, mutta useimmille veneilijöille täysin mahdollinen. Se edellyttää panostusta asiaan, mutta onnistuu niin tahdottaessa.

Matka on veneilijästä – ei veneestä kiinni.

*